

Por caminos de arrieros*

Adaptación: BEATRIZ HELENA ROBLEDO F.

Fotos: Germán Ferro M.

Mapas: Martha Raquel Herrera



Paisaje al sur oriente de la cordillera Central, con Antioquia donde aún se conservan caminos de arrieros.



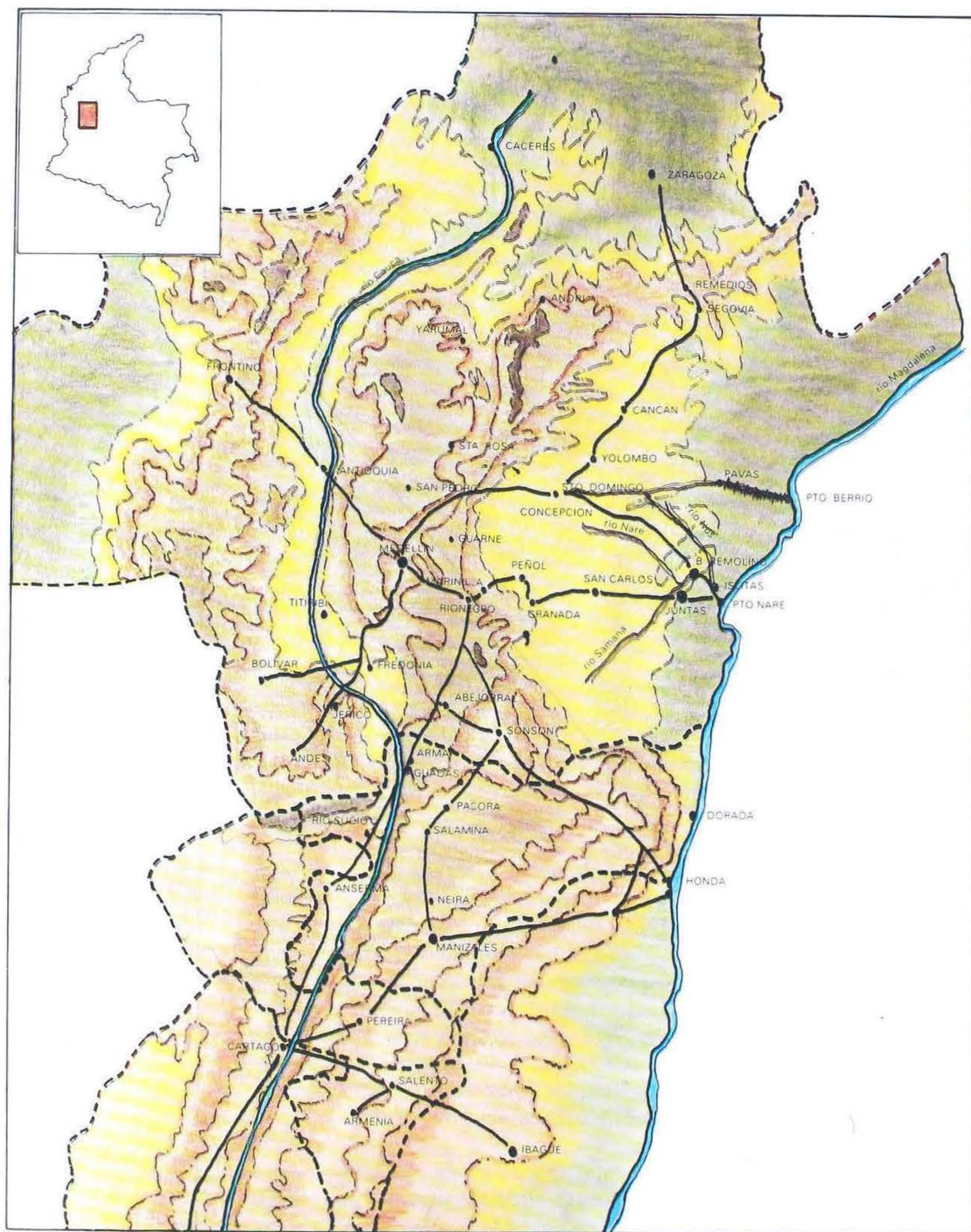
Rodrigo Correa, arriero informante

EL SANGRERO fue el primero en despertarse. No era su nombre ni su apodo, aunque era muy común que los arrieros llevaran sobrenombres claros y sonoros, fáciles de memorizar, para que no se perdieran las mercancías. Las jornadas eran muy largas, los caminos muy malos. En caso de que los productos no llegaran a su destino, siempre había por quién preguntar. En su nombre el arriero depositaba la honradez y calidad de su trabajo. Esto lo sabía el sangrero, pero primero tenía que pasar la prueba, conocer bien todos los trucos del oficio, realizar un rito de iniciación como ayudante, que lo llevaría a alcanzar ese grado de independencia, autonomía y prestigio que tenían los buenos arrieros.

Eran las tres de la madrugada. No había llovido pero parecía, pues la tierra seguía sudando a causa del peor invierno de los últimos años y que aún no terminaba del todo. ¡Ave María, hombre! No era lo mismo arriar en tiempo seco, eso sí daba gusto. Pero en invierno, “daban ganas de encuevarse vivo,

**El arriero: una identidad y un eslabón en el desarrollo económico nacional es el título del trabajo realizado por Germán Ferro Medina para optar al grado de antropólogo en la Universidad de los Andes. Trabajo de donde parte esta versión que intenta entregar al lector la síntesis de una completa y extensa investigación.*

PRINCIPALES CAMINOS A FINES DEL SIGLO XIX



porque la arriería era en un terreno muy duro” . . . En invierno todos los arrieros se quejaban: “Eh, hombre, yo sí soy bobo, por qué tengo que desempeñar este destino tan duro, noooo! Habiendo tanto que hacer, y cuando salíamos a lo seco, decíamos, dejar la arriería, no! . . . Me tiene que dejar ella a mí, je, je, je . . .”¹.

El tiempo era un factor decisivo. Los caminos de herradura se ponían intransitables, había que dejar las mercancías en las bodegas, aumentando el costo de bodegaje, y si las transportaban, los fletes se hacían casi imposibles de pagar, las mulas se caían con facilidad y había peligro de que la carga se dañara.

El sangrero se vistió: camisa, pantalón y unas abarcas, al menos para empezar el camino; después, con el pantano, era mejor descalzo. Preparó la comida para las mulas. Desde la víspera había dejado la panela machacada en agua para hacer una especie de agua de panela que después arreglaba con salvado. Pasto, caña y melaza con miel. Las mulas eran las consentidas, había que cuidarlas muy bien, pues de ellas dependía en gran parte el éxito de una jornada.

Esta vez eran veinte mulas, todas de un comerciante de Rionegro. Era el segundo viaje que hacía el sangrero. El primero había sido con contrabando de tabaco. ¡Toda una aventura! ¡Pero había jurado no repetirlo, por la Madre de Dios! Pues eso de contrabandiar era peligroso, daba cárcel y todo, y él no quería arriesgarse. Soñaba con tener unas mulas de su propiedad y ser independiente, ¡que nadie le jodiera la vida!

Mientras alimentaba las mulas recordó su primer viaje: fue con las mulas de un señor de Jericó, un hombre rico, de muchos negocios. Metía el tabaco dentro de las guaduas con tapas a lado y lado para que no se notara. La carga de tabaco se escondía tras la apariencia de una carga de rastras. ¡Claro que no todo el tabaco era de contrabando! El resto de las mulas llevaban la carga como Dios manda: en bultos redondos, envueltos en cuero de ganado y bien apretados. Era una carga difícil, pues los bultos hacían tambalear a las mulas. Además, el tabaco las emborrachaba: la que no se dejaba marear empezaba a hacer bulla con el hocico y terminaba por convertirse en mula tabaquera. Las otras andaban como perdidas hasta que se echaban. Había que pasar la carga a otras mulas y ponerlas a andar sin viaje.

Empezaba a clarear. Se escuchaba el tintineo de las ollas en las cocinas, donde las mujeres preparaban los alimentos que sus hijos o esposos llevarían para la larga jornada. Tenían que ser alimentos que duraran tiempo sin dañarse. Rosalba Marín, hija y nieta de arrieros, cuenta cómo trataban el maíz, base de su alimentación: “[. . .] se les hacía una cosa que llaman ‘estacas’, que consiste en uno cocinar el maíz pelao en lejía, porque dura mucho, entonces después lo muele uno y lo revuelve con chicharrón de empella y forma las estaquitas y las envuelve en hojas de plátano y las pone a cocinar en agua hirviendo. . . Eso era la comida de ellos porque las arepas se les dañaban [. . .]”².

“Se les hacía también una cosa que llaman ‘bizcocho de arriero’ también a base de maíz. Otros lo llaman ‘bizcocho de teja’, porque se encocaba como una tejita. . . Ese bizcocho puede durarles un mes o más sin dañarse [. . .]”³.

Además de estos alimentos preparados, llevaban carne de tocino, frijoles, panela, chocolate, arepas y café para preparar en el camino.

¹ Testimonio de Pedro Diosá (nacido en Envigado en 1894 y entrevistado en Bolívar [Antioquia] en noviembre de 1983), en Germán Ferro Medina, *El arriero: una identidad y un eslabón en el desarrollo económico nacional*, pág. 148.

² Testimonio de Rosalba Marín (hija y nieta de arriero, nacida en El Peñol y entrevistada en Medellín en abril de 1984), en *op. cit.*, pág. 143.

³ *Ibid.*

Gerardo Osorio, arriero informante para el trabajo de Ferro Medina.



Mientras el sangrero organizaba el caballo donde iría la comida, los arrieros armaban el “catre”, o sea el fiambre, una cobija, y una muda de ropa, todo bien envuelto y amarrado con un rejo sobre el caballo.

¡Ahora a cargar las mulas! Llevan café hasta la bodega de Islitas, para exportación, y alimentos para surtir los pueblos del camino. El sangrero observa y ayuda para aprender de un arriero veterano: “Se venda el animal con la mulera, se carga por el lado derecho, se le coloca la enjalma asegurada por la retranca para que no se corra para adelante, y asegurada por delante por el pretal para que no se corra para atrás. Luego se le coloca la *lía* al primer bulto, que es una sogá de cuero bien fina, se le abre un bozal; se alza el primer bulto con la *lía*, después el otro sostenido por el sangrero y se amarran juntos; luego se amarran los dos bultos con la *sobrecarga*, que es una sogá más larga, la cual tiene un cinchón de cabuya que se le pasa al animal por debajo del vientre; al final del cinchón está el *garabato*, que es como un gancho de madera fina, generalmente de guayabo o de arrayán. Por medio del garabato se asegura la sobrecarga y se aprieta bien fuerte con un nudo corredizo llamado nudo de encomienda”⁴.

El sangrero pide que repita el nudo, pues sabe muy bien que arriero que no sepa hacer este nudo no es arriero, ni puede llegar a serlo.

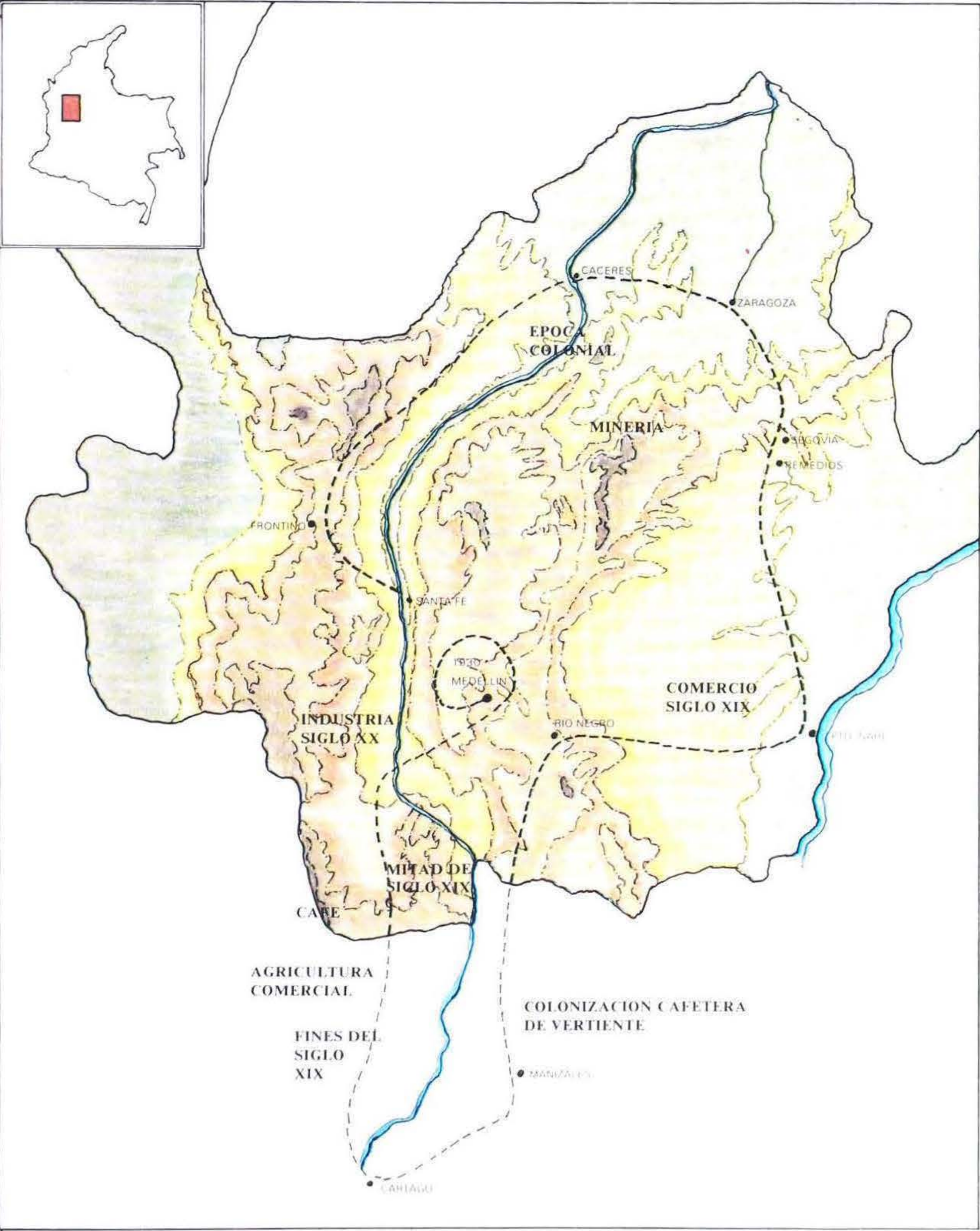
El caporal pasó lista y revisó las cargas: cinco arrieros, veinte mulas: quince con café y el resto con maíz, frijol y panela para las fondas del camino. Irán por el camino de Islitas y si todo sale bien pasarán la noche en la posada de Juanita Cano.

⁴ Germán Ferro Medina, *op. cit.*, pág. 138.

El caporal era como el jefe: pagaba a los arrieros, hacía la lista de la población a la que había que llevar y traer mercancías, señalaba rutas, sitios de hospedaje



MAPA ESQUEMATICO DEL DESPLAZAMIENTO
DE LA ARRIERIA POR LOS DIFERENTES
AUGES ECONOMICOS



y duración de las jornadas. Era también el responsable de la entrega de la carga, con sus recibos y remisiones.

El sangrero se fijó que todos llevaran su carriel, incluso él, que llevaba el que había sido de su abuelo. Quería ser buen arriero, y sin carriel no se podía. Llevaba la aguja de arria para remendar algún aparejo que se rompiera, o su ropa, pues nadie estaba libre de accidentes. Había echado un rollito de cabuya, clavos de herrar, martillo y tenazas. . . y hasta una botella de aguardiente de anís que había sacado de la tienda del tío sin que se diera cuenta. La verdad es que uno que otro traguito en el camino no le cae mal a nadie [. . .]

Eran las seis de la mañana y el inicio de un viaje que duraría días, hasta meses, pues la intención era hacer el “viaje redondo”, o sea, ir y regresar con carga hasta que las mulas no dieran más. El caballo y el sangrero adelante, detrás la recua de mulas bien cargadas y los arrieros a pie dispuestos a todo.

“En el camino se encontraban con los otros que iban de aquí para allá y de allá para acá y ahí era el peligro. Cuando el muchacho que iba en el caballo veía de lejos que venía una recua de mulas tocaba la corneta ¡ta, ta, ta! avisándoles a los que venían y a los que iban, pa’que los arrieros se dieran cuenta y se alistaran por el asunto de que esos caminos eran muy estrechos y si una mula con otra se encontraban cerquita, un bulto le daba a otro bulto y se echaban a *pelotiar* y había peleas en esos caminos por eso [. . .]”⁵.

Los arrieros, siempre pendientes de que las mulas no se fueran a resbalar o a caer por un abismo, requintando la carga, ajustándola cada vez que se aflojaba, cuidando celosamente de que no se fuera a perder o a dañar, pues de la calidad de su trabajo dependía que hubiera más. Trabajaban casi siempre en *muladas* grandes, de las cuales no eran propietarios, y era allí donde aprendían el oficio, se iban perfeccionando hasta que lograban ganar algún dinero para así comprar mulas y hacerse independientes. De sangrero pasaban a arriero y de éste a caporal.

Continúa el viaje. El sol empieza a bajar; las mulas y los arrieros necesitan comer y descansar. Desde la posada se sabe que llegan, por la bulla y el griterío. Juanita Cano se sonríe al oír a lo lejos las palabrotas. Ya se acostumbró al vocabulario de los arrieros, todos unos mal hablados. Se acordó de la anécdota del cura, que le había contado un arriero una noche: “Yo me acuerdo, en un camino que iba para el pueblo un sábado y así en la mitad del camino se había quedado un sacerdote diciendo misa, pero no, muy lejos, bastante lejos iba yo, se me cayó una mula por allá y me *alcé la bata* a decir lo que no debía decir, pero yo contando que iba solo, pues cierto en una vuelta me destapé y dije doscientas mil cosas y groserías, cuando de pronto el padre detrás de mí y me dijo: ¿yo con mi hijo bravo? Padre, sí, muy bravo, es que esos animales hacen dar mucha rabia. Y entonces el domingo en misa se destapó y dice: Yo no conozco boca más sucia que la de los arrieros, y se destapa tirándoles a los arrieros [. . .]”⁶.

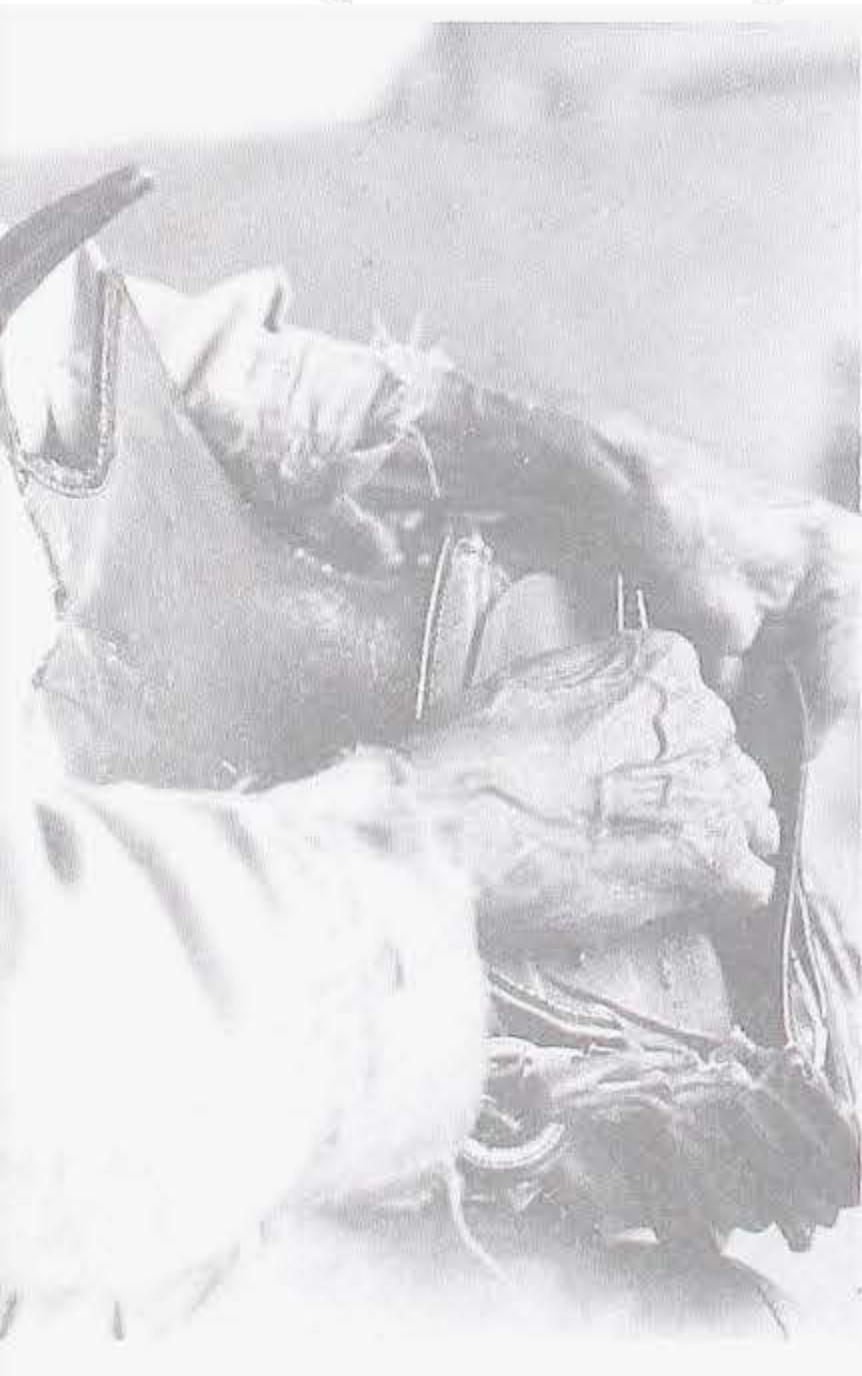
Si no es mentándoles la madre, las mulas no andan.

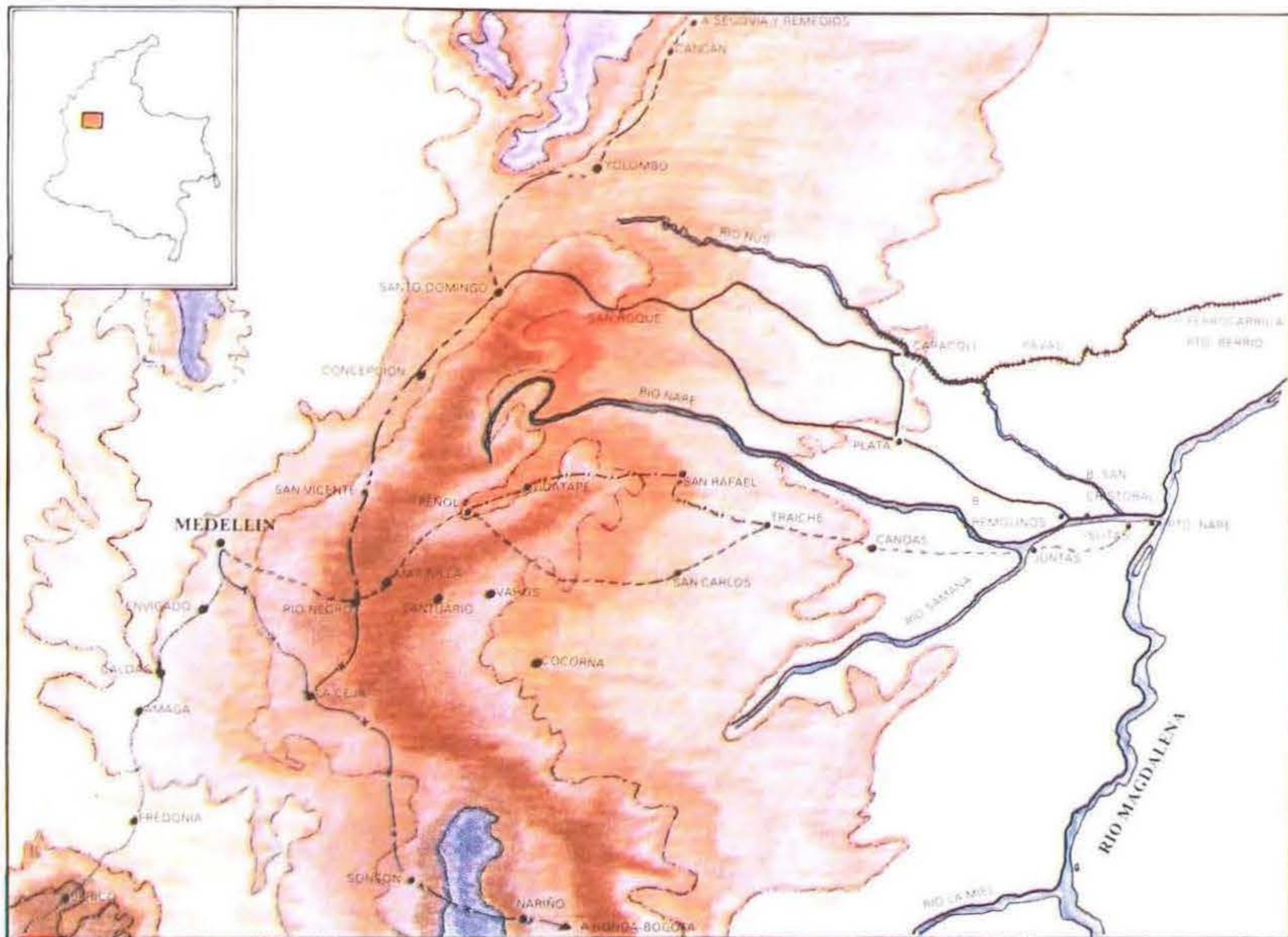
El caporal había escogido esa posada, no tanto por las delicias que preparaba Juanita Cano, sino porque allí había buenos potreros para las mulas. Eso era lo importante: que las mulas comieran hasta que se hartaran; así les rendiría más el resto del camino. Era bueno llegar donde les sirvieran, pero muchas veces les

⁵ Testimonio de Juan Ciro (trabajador en los caminos. Nacido en Bolívar en 1907 y entrevistado en Medellín en noviembre de 1983), *op. cit.*, pág. 136.

⁶ Testimonio de Hernán Galeano (nacido en Sonsón en 1923 y entrevistado en Nariño [Antioquia] en septiembre de 1984), en *op. cit.*, pág. 152.

Para el viaje, el arriero necesita arreglar cada una de sus cargas.





ANTIOQUIA. CAMINO DE ISLITAS. ---

TOMADO DE: ARCHIVO HISTORICO NACIONAL. Mapoteca 6. ref. 13. 1904.

había cogido la noche lejos de una posada. Entonces buscaban potreros y armaban una tolda [. . .] “poníamos el lienzo en una manga a la orilla del camino, hacíamos un dormitorio más bueno que el berriondo y dormíamos y hacíamos de comer [. . .]”⁷.

Una vez en la posada, descargan las mulas, las llevan a pastar, y ellos a comer y a tomarse unos tragos bien conversados. Es el encuentro con los demás arrieros que vienen de otros pueblos, el espacio nocturno de la tertulia, la charla, la anécdota. La tradición oral de los caminos se recrea en estas noches de reposo y esparcimiento, donde se hacen amigos y enemigos [. . .] “muy buenos amigos todos, nos conocíamos todos, gente de arriba y del valle, arrieros que nos juntábamos, salíamos con carga y todo eso, por todas partes andábamos bueno. Muchas veces nos largábamos a tomar trago, bastante, porque eso daba mucha brega emborracharse, y entonces de pronto, peleábamos, nos sacábamos hasta sangre, y todo por cualquier pendejada de borrachera, y después, hombre, pero vea, nosotros anoche con ese pereque, hombre! ¡Ah brutos que somos, no, no! Vamos a ayudarnos a trabajar, muchachos, camine a ver, es lo mismo. . .”⁸.

Luego a dormir en los corredores de la casa como siempre “[. . .]. Poníamos la carga y dormíamos en el corredor y todos nos organizábamos: usted aquí con su tolda, sus diez o veinte cargas de aquí para allí, y yo de aquí para allá e íbamos repartiendo todo ahí. Todo lo respetábamos, la plata de los gastos de la mula, nadie tocaba nada, ahí amanecía la plata y amanecía de todo y eso en la orilla del camino [. . .]”⁹.

⁷ Testimonio de Gerardo Osorio alias “Primo”, nacido en Jericó en 1897 y entrevistado en Fredonia en agosto de 1984, en *op. cit.*, pag. 157.

⁸ Testimonio de Gerardo Osorio, en *op. cit.*, pag. 159.

⁹ Testimonio de Gerardo Osorio, en *op. cit.*, pag. 161.

El sangrero no resistía los pies. Sacó la vela de cebo que traía en el carriel, la calentó y se la untó, luego les restregó un limón. ¡Qué alivio! Había aprendido que era la mejor forma de cuidarse los pies para que no se pelaran, sobre todo en invierno.

Con el primer canto del gallo, los arrieros “independientes” organizaron las mulas y continuaron el camino. Para ellos no había mucho problema, pues con sus mulas propias se dedicaban a abastecer los pueblos con mercancías y productos alimenticios.

Para los no independientes “la cosa era más jodida”, pues manejaban recuas de mulas muy grandes, de treinta a cincuenta, al servicio de algún acaudalado comerciante, a quien tenían que responder por todo: por las mulas y la carga.

Era un oficio duro, pero por fortuna bien sabido. Los arrieros más viejos llevaban en la sangre la tradición de cuatro siglos de transitar por los caminos de Antioquia. Antes las rutas eran otras. Ahora, al finalizar el siglo XIX y comenzar el XX, casi todos se dirigían al sur y al suroeste, porque era allí donde “estaba la movida”, debido al desarrollo de la producción cafetera.

Eran jornadas muy largas, que se fueron disminuyendo a medida que se fue construyendo el ferrocarril y posteriormente las carreteras.

Con el contrato de la carga, los arrieros recibían el pago, que consistía en un flete por carga de cada mula. Como casi nunca compraban la carga directamente sino que la llevaban por encargo, conseguir buenos fletes se convirtió en aspiración y reto para los arrieros:

“[. . .] Llegué allá una vez. Me dijo: te tengo un viaje pero está malukito. Y le dije: con tal que tenga flete, no l'iace. Y me dijo: la planta eléctrica para el Carmen de Atrato. ¡Ay señor y señora bendita! ¡Nos tocó llegar un domingo y se vino todo ese Carmen con garrafones de aguardiente, y nosotros que éramos más piperos, ave María! ¡Pero era muy bueno y había mucha plata y vivía uno muy bueno!”¹⁰.

El aprendizaje del sangrero aún no terminaba. Antes de hacer su tercer viaje tuvo que aprender que los bultos debían pesar cerca de 75 kilos cada uno y que debían ir cubiertos por el *encerado*, un lienzo que los protegía de la lluvia. Que de acuerdo con la mercancía la carga podía ser redonda, cuadrada, angari-llada, de rastra y tureguiada. De esta última no había visto nunca, pero sabía que se trataba de varias mulas en fila india, de dos en adelante, llevando la carga como en forma de camilla, provistas de unas varas de guadua muy largas. Se usaba para cargas excesivamente grandes y pesadas.

Pronto llegarían a la fonda donde debían descargar las primeras mulas. Lo más seguro es que allí consiguieran más mercancía, pues en las fondas siempre había mucho movimiento. Con el tiempo se fueron convirtiendo en el centro de reactivación del mercado, donde se dinamizaba la compra y venta de los productos, y hasta se otorgaban créditos para nuevas cosechas.

Así, durante todo el movimiento comercial antioqueño, desde mediados del siglo XVI hasta el XIX, la arriería se convierte en el soporte de una gran circulación de productos. Abastece con mercancías a los pueblos, lleva productos de exportación a los centros de acopio o distribución, transporta mercancía importada, abastece los pueblos mineros, surte a fondas y tiendas.

¹⁰ Testimonio de Pedro Diosa, en *op. cit.*, pág. 185.

Por fuera de esta red comercial, la arriería participó en el contrabando de mercancías y productos, con un movimiento intenso y riesgoso, pero muy utilizado, en especial con el oro, los licores, el tabaco, y más tarde el café. Se contrabandeaban también los productos de prohibida importación, como las telas, los tabacos habanos y aquellos productos que se estaban comenzando a fabricar localmente. El contrabando resultó siempre muy rentable por el alto costo de los fletes. Legalmente se transportaba de todo. Desde “delicados huevos, hasta las pesadas mesas de billar”¹¹. Todo tipo de productos alimenticios para abastecer el mercado interno y hasta los más refinados artículos de lujo importados de Europa.

Sin embargo, dos productos mantuvieron un transporte continuo por parte de los arrieros: el oro y el café, porque lograron superar la razón valor/peso y fueron los dos grandes productos de exportación que tuvo Antioquia.

También se transportaron personas, que viajaban en mula de silla, con un alquiler más costoso que el de la mula de carga. No sólo se usaron mulas para cargar; también se utilizó el buey. Se usó primero por su gran resistencia y capacidad de andar por caminos muy malos. Con el tiempo, fue reemplazado por la mula, que era más rápida.

“[. . .] A mí me tocó arriar bueyes, y la diferencia del buey con la mula es que en la arriería de bueyes hay que madrugar, porque el buey casi desde que está haciendo sol no trabaja, se cansa [. . .] “Lo que tiene el buey de malo es que le rinde menos el camino, el buey anda muy despacio [. . .]”¹².

* * *

La historia de los arrieros no es una rueda suelta. Con su oficio cumplieron un papel esencial en el desarrollo económico antioqueño. De allí que el autor enmarque su investigación en la historia económica de Antioquia, la cual reconstruye a partir de tres elementos básicos, estrechamente articulados: la minería, la agricultura y el comercio, para concluir en los comienzos del desarrollo industrial. El hilo conductor es el transporte, el cual se realizó en la Gran Antioquia, durante más de trescientos años, a lomo de mula.

La minería. El territorio antioqueño se construye y se puebla a partir de pequeños distritos dispersos, cuya actividad es la explotación de pequeños yacimientos auríferos. Con base en la minería ocurren las primeras ocupaciones y el desarrollo y florecimiento de los primeros asentamientos antioqueños. Se establece una vida económica sustentada en el laboreo de las minas, especialmente en el norte y nordeste de Antioquia. Santa Fe de Antioquia se convierte en la villa capital y centro de todas las operaciones.

La minería, actividad predominante hasta fines de la colonia, crea una alternativa de trabajo libre e independiente y con una alta movilidad. El oro como tal no generó riqueza; lo hizo sólo en la medida en que pudo ser exportado y comercializado; es decir, transportado a lomo de mula. Es así como surge una clase mercantil que se encarga de comercializar el oro y a la vez de abastecer el mercado de consumidores. O sea, surge un comercio inscrito en la economía minera que determinará y fijará las vías de comunicación, estableciendo caminos y rutas que se irán desenvolviendo en torno a la actividad aurífera y a la arriería. Un ejemplo de esto es Cancán, que se convirtió en centro impor-



Atuendo tradicional del arriero: machete, poncho, delantal y sombrero.

¹¹ Germán Ferro Medina, *op. cit.*, pág. 199.

¹² Testimonio de Hernán Galeano, en *op. cit.*, págs. 223-224.

tante por ser estación en el camino, zona de abastecimiento hacia los centros mineros de Zaragoza y Remedios, y lugar con buenos potreros para los animales de carga.

Como este comercio lo realizaron los arrieros, terminaron por confundirse en un solo concepto arriero y pequeño comerciante. "Por donde se desplazaban los centros mineros, detrás llegaban los arrieros, transportando todo tipo de mercancías, proveyendo las fondas o tiendas y el comercio [. . .]" ¹³.

Un segundo momento es el comercio. A finales del siglo XVIII, con la construcción de bodegas en Puerto Nare, Rionegro pasó a ser centro de las actividades comerciales, desplazando a Santa Fe de Antioquia, cuya actividad minera había entrado en decadencia. La extensión de nuevas rutas del Magdalena o hacia el interior convierten a Medellín y Rionegro en los primeros centros de comercialización. El comercio exterior fue fundamentalmente de importación, ya que el oro continuó siendo casi el único artículo posible de exportar. Durante el siglo XVIII y mediados del XIX, la actividad comercial en Antioquia se centra específicamente en el transporte de artículos de importación, creándose un movimiento tan dinámico, que fueron los antioqueños quienes controlaron básicamente estas transacciones.

Es en esta época cuando surgen las *bodegas*, situadas en los puertos del Magdalena, o de un afluente hacia el interior, en donde se guardaban las mercancías en espera de una recua de mulas para ser transportadas al centro del país. Las bodegas tuvieron gran importancia, porque de su ubicación dependió la creación de nuevos caminos. Se demuestra aquí cómo este desenvolvimiento comercial fue, no sólo la escuela para que los arrieros perfeccionaran su oficio, y se consolidaran como soporte de toda la actividad comercial, sino que permitió, además, desmontar la cerrada economía colonial y la acumulación de capital por una elite comercial.

"La actividad llamada a perturbarlo todo fue el comercio. El desarrollo del comercio produjo las mayores transformaciones [. . .] rompió la base económica natural y cerrada en que se guarecía la quietud, profanó la abulia colonial, integró regiones, y pueblos, alentó la construcción de caminos y la navegación, consolidó ciudades comerciales, puertos, bancos y casas mercantiles y unió a Colombia con el mundo" ¹⁴.

Como una tercera etapa en la diversificación económica de los comerciantes, surge la *agricultura de exportación*.

A raíz del crecimiento de la población y de la necesidad de encontrar tierras cultivables, los antioqueños se desplazaron hacia el sur y el suroeste. Ocurre la llamada colonización antioqueña.

"Esta colonización no es espontánea, es fruto de unas necesidades concretas de presión por la tierra, donde la elite comercial no va a estar ausente. Es más, va a impulsar este fenómeno colonizador [. . .]" "La búsqueda de un cultivo de exportación fue el mayor interés de esta elite comercial [. . .]" ¹⁵.

Este producto fue el café.

Con el desplazamiento del comercio hacia el sur y el suroeste, el camino que atraviesa oriente empieza a prolongarse en una red infinita de caminos de

¹³ Germán Ferro Medina, *op. cit.*, pág. 31.

¹⁴ Gonzalo España, *Los radicales del siglo XIX. Escritos políticos*, El Áncora Editores, 1984. Citado por Germán Ferro Medina.

¹⁵ Germán Ferro Medina, *op. cit.*, págs. 57-58.



Las cargas, según su contenido y tamaño, se amarraban de esta manera a los caballos para recorrer los largos caminos de herradura.

herradura. La arriería se concentra entonces en esta zona, transportando café hacia Medellín y el Magdalena y abasteciendo estos nuevos pueblos, que empiezan a tener un elevado nivel de ingresos, comprando toda clase de artículos importados y producidos en el país.

Con la aparición del ferrocarril, los arrieros empiezan a ver limitado su trabajo, pero, sin embargo, continúan siendo útiles, sobre todo para conectar el ferrocarril con los pueblos donde éste no llegaba.

Con el procesamiento del café, se empieza a generar una industria cafetera, la cual produjo una demanda de maquinarias relacionadas con la elaboración del grano. Se importaron trilladoras, despulpadoras, ruedas pelton, lavadoras, plantas eléctricas, etc. Aquí también estuvieron presentes los arrieros haciendo la conexión desde donde terminaba el ferrocarril hasta los pueblos y parcelas.

Hacia 1930, con la extensión de las carreteras, los arrieros divisan el final de su camino: el transporte a lomo de mula empieza a ser cosa del pasado.

* * *

*"No hay progreso porque no hay caminos,
no hay caminos porque no hay progreso" 16.*

Durante más de trescientos años las vías de comunicación en Antioquia, y en general en Colombia, fueron los caminos.

A partir de las crónicas de los viajeros que durante siglos recorrieron el país, es posible reconstruir un panorama vial, que resulta bastante desalentador hasta finales del siglo XIX, y que contribuyó a entorpecer el desarrollo y el adelanto del país.

En Antioquia, específicamente, la abrupta topografía y los ríos poco navegables hicieron que se dificultaran aún más el acceso a los centros productivos y el movimiento comercial.

¹⁶ Ibid., pág. 79.

“[. . .] Desde el principio un hilo conductor agrupa los intereses del mundo comercial, eje de la historia antioqueña: la construcción de caminos para abastecer las minas, para desarrollar el comercio, para expandir la frontera agrícola, para comunicarse con nuevas vías por el exterior”¹⁷.

Antioquia no tuvo una política central de gobierno respecto a la creación, extensión y mantenimiento de los caminos. Estos fueron surgiendo a partir de las necesidades económicas, generalmente contruidos por los mismos comerciantes interesados en abrir nuevas rutas.

Para mayor comprensión del lector, exponemos los mapas que muestran los principales caminos con que contó Antioquia, ya para el siglo XIX, y por los que transitaban los arrieros. Se destaca el camino de Isalitas, el más antiguo e importante, y donde Ferro Medina recopiló los testimonios de los arrieros.

* * *

“Los arrieros, paulatinamente convertidos en los portadores de una cultura, cuyos elementos definen contenidos vitales de lo que es el hombre de esta región”¹⁸.

Dos elementos conforman el proceso de aprendizaje del arriero: el trabajo y la familia.

“[. . .] Yo me retiré muy temprano de la escuela, dejé de estudiar para dedicarme a trabajar, porque en ese tiempo no se pensaba tanto en el estudio, sino en una mediana preparación, y vamos a trabajar, y a uno eso no se lo impedía el papá, ni ninguno [. . .]”¹⁹.

Las posibilidades de trabajo para el antioqueño eran reducidas: la minería, la agricultura o hacerse comerciante. En el comercio se daba la posibilidad de una mayor adquisición económica y de un ascenso social. “El arriero es el pequeño comerciante donde el pueblo encuentra una primera referencia, un primer escalón en la adquisición de riqueza”²⁰.

En el ejercicio del oficio, el arriero se fue perfeccionando y aprendiendo todos los trucos necesarios para hacer un trabajo práctico y eficaz. Este oficio se transmitió de generación en generación. El abuelo le enseñaba al hijo, y éste a su hijo. Pero no le enseñaba sólo un saber técnico. A través del trabajo y la institución familiar se fue transmitiendo una forma de ser y hacer las cosas que con el tiempo se transformó en unos valores, unas costumbres, una mentalidad y unas actitudes específicas.

Aunque sólo queden unos pocos arrieros, narradores orales de su historia, el arriero no podrá ser olvidado. Al conformar una identidad tan definida y a lo largo de tantos siglos, su presencia se hace sentir en el hombre antioqueño de hoy.

¹⁷ Ibid., pág. 81.

¹⁸ Ibid., pág. 292.

¹⁹ Testimonio de Jesús Velásquez (arriero de Amagá), en *op. cit.*, pág. 228.

²⁰ Germán Forero Medina, *op.*

El análisis antropológico de la investigación se orienta precisamente a la concreción de unos elementos que conforman la identidad del arriero, para luego ser proyectados al hombre actual de esta región. Así, la idiosincrasia del antioqueño no es gratuita ni espontánea, sino producto de ese proceso histórico, donde el arriero es una presencia permanente e importante en la conformación de dicha identidad.

El primer elemento es el trabajo, considerado como algo constitutivo de la vida del arriero. La arriería no era un oficio esporádico que se hiciera por capricho; era una vida entera entregada a ésta. Trabajo constante, esencial para la supervivencia, duro y agotador, que exigía un esfuerzo físico, habilidad manual y sentido práctico. Trabajo ejercido con dignidad y orgullo:

“[. . .] arriero fui desde que pude con el bulto, ¡carajo!, hasta que tuve que largarlo ya [. . .]”²¹.

“Yo andé mucho con las mulas, yo dije, hombre, destino que si yo hoy pudiera, estaba pegado a las mulas, a yo me encantó”²².

Este trabajo ejercido con actitud casi religiosa tenía una motivación fundamental: la adquisición de riqueza. Se trabajaba para conseguir dinero. El trabajo garantizaba una estabilidad y la posibilidad de un ascenso social, hasta alcanzar independencia económica. Esta independencia es otro elemento básico de la identidad del arriero. Aunque muy pocos se hicieron ricos, sí lograron realizar su trabajo con libertad. Como se dijo antes, el mayor anhelo de un arriero era conseguir sus propias mulas, trabajar por su propia cuenta. Para lograr esta meta había que moverse. Aquí aparece un tercer elemento: la movilidad. “La riqueza hay que buscarla y está en el movimiento, en el espacio de la circulación, en el comercio, en la especulación de precios con los productos, en las tarifas de transporte, en el abastecimiento de minas, fondas y pueblos, en la compra y venta de mercancías, en un ir y venir incesantes”²³.

El arriero es un caminante, y era en el camino donde realizaba su trabajo. Esta movilidad, este dinamismo es propio además de la economía antioqueña. Antioquia se creó a partir de un continuo movimiento. Movimiento durante la época minera, movimiento durante el comercio de importación, desplazamientos durante la colonización agrícola. Una imagen podría sintetizar este proceso histórico: una recua de mulas cargadas con toda clase de mercancías, un arriero caminando a su lado y un infinito laberinto de caminos.

A raíz de este permanente ir y venir, el arriero va reforzando otros dos elementos que complementan los caracteres de su identidad: pragmatismo y dualismo.

El arriero tiene un sentido práctico de la vida en todas sus actitudes. La inmediatez, la improvisación, la agilidad que adquiere para resolver los problemas en el camino, lo hacen práctico. No se detiene a reflexionar, ni a teorizar; va haciendo lo que tiene que hacer, lo que le signifique utilidad o beneficio. Esta noción de pragmatismo es ampliada a la elite antioqueña: pragmatismo expresado en su posición política de conveniencia, y a las clases populares, más directamente descendientes del arriero, compuestas por personas simples y trabajadoras.

Finalmente se entra a analizar el dualismo. Dos espacios culturales claramente diferenciados: el camino, donde el hombre se mueve, en plena libertad, trabaja, hace dinero, se divierte, consigue mujeres y bebida. Por otro lado, la casa: allí está la mujer, siempre al cuidado de los hijos, sostén del vínculo matrimonial, la mujer que permanece, que siempre está ahí.

Este dualismo conforma una cultura esencialmente machista, donde la mujer está mirada y valorada a partir de este espacio masculino. La imagen de la



Recua de mulas cargadas entrando a Medellín.

²¹ Testimonio de Alberto Martínez (nacido en El Peñol en 1899 y entrevistado en la vereda de El Peñolcito, en el municipio del Peñol en abril de 1984), en *op. cit.*, pág. 252.

²² Testimonio de Gerardo Osorio, en *op. cit.*, pág. 254.

²³ Germán Ferro Medina, *op. cit.*, pág. 264.

mujer termina proyectada en el único elemento femenino de ese espacio masculino: la mula.

Continuando la estructura dual, el arriero ve en la mujer la imagen que tiene de la mula. Para el arriero la mula es maldita, tiene pacto con el diablo. Existe la creencia de que toda mula es una mujer metamorfoseada por haber tenido relaciones con un sacerdote, difundida en el occidente y suroeste de Antioquia, por el contacto cercano que tiene esta zona con el Pacífico y el occidente colombianos.

Son varias las comparaciones entre la mujer y la mula que se encuentran en los testimonios de los arrieros:

“La mujer es muy rebelde, entonces por eso la compara uno con las mulas, que hay mulas muy rebeldes, y conozco muchas mujeres que llegan ahí a hablarles y tiene que ser a los gritos y dándoles madera, por cierto, y entonces la mula por eso la comparan así, porque la mula es grítele y grítele y nada, tiene que decirle feo, mentarle la vieja, y corra a darle madera, por eso es que muchos comparan las mujeres con las mulas”²⁴.

Es, pues, una cultura esencialmente dualista: hombre-mujer, camino-casa, trabajo-ocio, donde los valores se mueven de extremo a extremo, logrando equilibrarse en la movilidad. Se hace extensivo este dualismo al antioqueño actual, el cual se mueve entre polos extremos: un juego permanente entre lo tradicional y lo moderno, lo viejo y lo nuevo, el caos social y las formas más depuradas del civismo etc., en el que al final hay una constante: el trabajo permanente, laborioso y honrado.

Como una especie en extinción, al arriero lo fue desplazando el progreso, lo fue haciendo a un lado del camino, implacable como siempre; primero los rieles borrando las huellas de los cascos y las herraduras, al final las carreteras. Pero a pesar de esa usurpación que les hizo el tiempo, aún se oye el repicar de una mula en el eco legendario de la historia.

Los caminos de Antioquia, borrados ya del mapa, son hoy escenario de una tradición recreada oralmente que, en su retorno hacia el origen, recupera al hombre que los recorrió en su andar anónimo, construyendo una identidad.

²⁴ Testimonio de Hernán Galeano, en *op. cit.*, pág. 279.